EL MITO

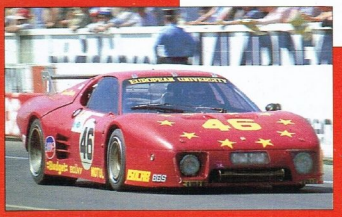
14

Ferrari

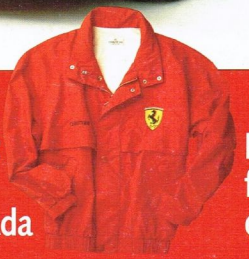
Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

Giancarlo Baghetti: el señor del volante

250 Europa: preferida en América



512 BB LM: veloz y desafortunada



La moda firmada por el Cavallino

9 789504 900313 10014 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 14

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Balgorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en noviembre de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 2 950-49-0031-3

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana s.a.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

Pgs. 41-47 Ok Pgs 41-47 OK

LAS SPORT PROTOTIPO

512 BB LM, objetivo Le Mans

1977: Veintisiete unidades de la Ferrari rutera más potente de esa época se transformaron en autos de competición para participar, con escuderías privadas, en las famosas 24 Horas de Le Mans. Su mejor resultado fue un quinto puesto.

Las Ferrari identificadas con las letras LM, es decir Le Mans, a menudo fueron modelos de ruta transformados en autos de carrera, gracias al apoyo, no siempre oficial, de la Casa de Maranello.

A LA BB LM LE FALTO LA ASISTENCIA DE FERRARI

El caso más reciente fue la F40, pero a mediados de los años 70 la versión de carrera de la BB lució con orgullo esas letras. Ferrari delegó parte del desarrollo y toda la gestión de ese programa deportivo a las escuderías privadas. Si bien no cosechó nunca grandes éxitos, la 512 BB LM entusiasmó al público como sólo los autos del Cavallino saben hacer.

Todo comenzó en 1975, cuando Luigi Chinetti quiso preparar una 365 GT4 BB para las carreras, ya que la Casa no lo hacía oficialmente.

EL CHASIS Y EL MOTOR NACIERON EN LAS COMPETICIONES

Su razonamiento fue simple: la BB nació de las competiciones, que obligaron a desplazar el motor a la parte trasera; un esquema al que Enzo Ferrari se oponía históricamente ("los bueyes van delante del carro, no lo empujan"). El diseño del

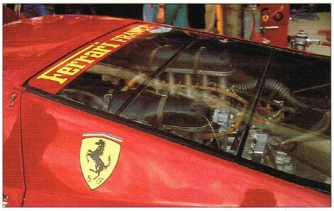
Una Ferrari 512 BB LM corre en las 24 Horas de Le Mans.

motor con cilindros contrapuestos derivaba de las monoplazas de F1 y de los Sport prototipo. ¿Por qué, entonces, no recorrer el camino inverso, haciendo de la hermosa BB un auto de carrera? Lamentablemente, los resultados fueron bastante pobres. Pero el intento de Chinetti creó interés. Y quien se benefició fue la BB 512 presentada en 1976. Ferrari tampoco tenía intenciones de producir una versión de competición de este auto, y sin embargo entre 1977 y 1981 nada menos que 27 BB fueron preparadas para ingresar a las pistas. Fue justamente en la histórica sede de la calle Trento e Trieste, en Módena, que el Servicio Deportivo de Asistencia a los Clientes realizó, entre 1977 y 1978, los primeros tres autos, destinados al importador francés Charles Pozzi y a Luigi Chinetti.

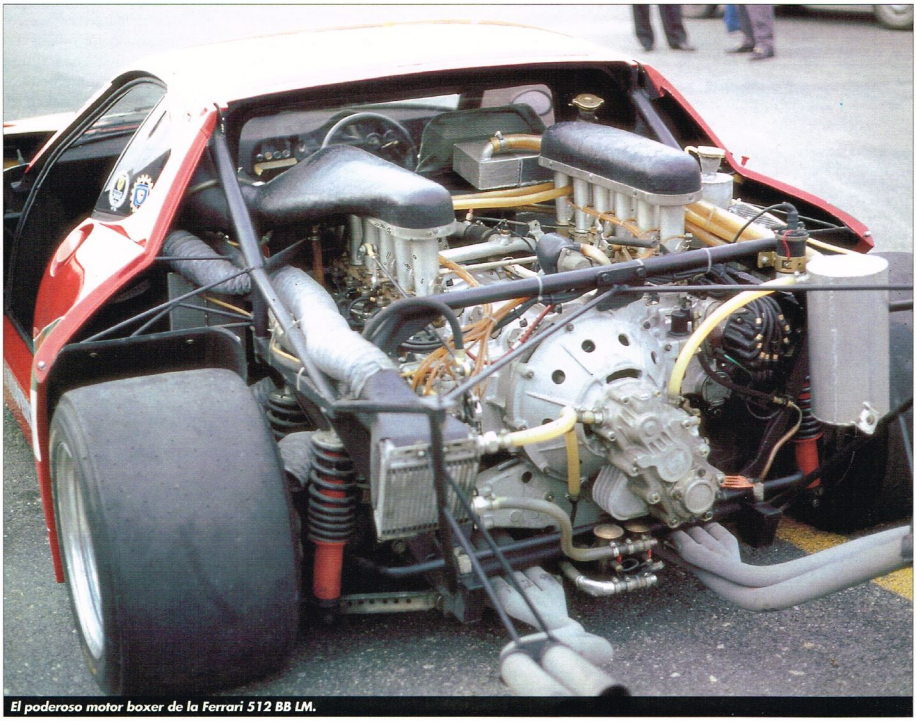
Una BB LM en Le Mans, 1981.

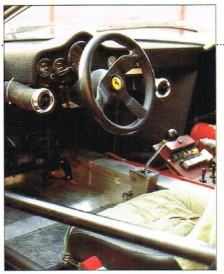
CON LA 512 BB LM VUELVEN LAS ESCUDERIAS PRIVADAS

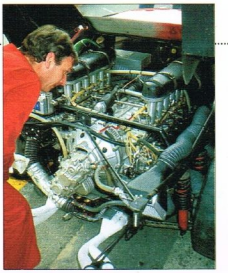
Un cuarto vehículo fue preparado en Bruselas por la Ecurie Francorchamps para el piloto belga "Beurlys". Bajo el cuidado de Mario Forghieri, la potencia del motor pasó de 360 a 460 caballos, mientras que el peso disminuyó en casi 200 kilos gracias a las puertas de aluminio, los capots de plástico y los vidrios de plexiglás. Para aumentar la carga aerodinámica, se fijó un alerón trasero (se usó el delantero de la Ferrari



La 512 BB LM tiene motor y tracción traseros, como exigian las competiciones desde fines de los años 50.


El poderoso motor boxer de la Ferrari 512 BB LM.





Interiores austeros para la 512 BB LM (a la izquierda): en primer plano, uno de los caños laterales de la barra antivuelco.

312 T de Fórmula 1). Los autos debutaron en Le Mans en 1978, pero la presentación no fue muy afortunada. La pareja Andruet-Dini se retiró con la caja destruida cuando marchaba en la 11ª posición. La 512 BB de la escudería Pozzi, conducida por la pareja Ballot-Léna y Lafosse, fue la más rápida en las pruebas; pero se quedó por un problema en la transmisión al final de la noche, cuando se encontraba en la 12ª ubicación. La misma suerte le tocó a la Ferrari de la NART manejada por Young, Delaunay y Guérin. Los autos habían demostrado sus posibilidades, a pesar de los problemas en la transmisión. En noviembre de 1979, entonces, nacieron otros tres ejemplares, adecuados a las reglas de 1980. Oficialmente se los llamaba 512 BB LM y presentaban grandes cambios.

El motor de la 512 BB LM (arriba) es uno de los propulsores más imponentes jamás producido por la Ferrari.

EL CHASIS SE PARECIA AL DE LA F1 DE SURTEES

La carrocería, rediseñada por Pininfarina, estaba formada por elementos de poliéster reforzado, fácilmente desmontables. En cambio, se conservó la célula central del modelo de serie, reforzada con chapas según el esquema típico de Maranello. En cuanto a la me-

FICHA TECNICA

(los datos se refieren a las 512 BB LM de los años 1980-82)

Motor: trasero, 12 cilindros contrapuestos, diámetro por carrera 82 x 78 mm, cilindrada 4942 cm³, compresión 10,3:1

Distribución:	doble árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección
Potencia:	500 CV a 7800 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero al cromo-molibdeno con vigas de sección elíptica; carrocería de aluminio con elementos en poliéster
Tracción:	trasera, cambio de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, con brazos superiores e inferiores basculantes
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos, con asistencia hidráulica de dos bombas
Llantas:	delanteras 10 pulgadas, traseras 13 pulgadas
Dimensiones:	paso 2,5 m; eje del. 1563 mm, tras. 1713 mm; peso 850 kilos
Unidades producidas:	27 entre 1976 y 1981 (las primeras derivadas de la 365 GT4/BB; las últimas llamadas 512 BB LM 80)

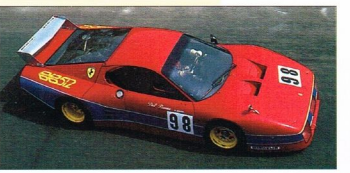
Números de chasis: 1ª serie: 24127 y 24129 (Pozzi), 24131 (NART); 2ª serie: 26681 y 22685 (Pozzi), 26683 (NART), 27577 (Francorchamps), 27579 (escudería Samocar, para un contrato que no se cumplió con Clay Regazzoni para correr en Le Mans), 28601 (Bellancauto), 29507 (Jim Masterson; nunca corrió), 29509 (Bob Donner; nunca corrió) 29511 (Gelles Brothers; única carrera en 1983); 3ª serie: 30559 (NART), 31589 y 32129 (Pozzi), 32131 (Paul Pappalardo; nunca corrió), 33647 (NART; nunca corrió), 34157 (Del Buono), 34445 (Prancing Horse Farm), 35523 (Rosso), 35525 (Rennod Racing), 35527 (NART), 35529 (Bellancauto), 38179 (Prancing Horse Farm), 38181 y 38739 (nunca corrió), 41263 (Pozzi).

LOS RESULTADOS DE LA 512 BB LM

Carrera	Año	Pilotos	Resultado
24 h Le Mans	*1979*	*Beurlys-Faure-O'Rourke*	
		-De Dryver	*12°*
Silverstone	*1980*	*O'Rourke-Normann-Craft*	*7°*
24 h Le Mans	*1980*	*Dieudonné-Xhenceval-Regout*	*10°*
		O'Rourke-Down-Philips	*23°*
Mugello	*1981*	*Del Buono-Govoni*	*10°*
Monza	*1981*	*Flammini-Dini-Violati*	*15°*
24 h Le Mans	*1981*	*Andruet-Ballot Léna*	*5°*
		Dieudonné-Xhenceval-Libert	*9°*
Silverstone	*1982*	*Salmon-Philips-Earle*	*17°*
Monza	*1982*	*Del Buono-Govoni*	*9°*
Mugello	*1982*	*Truffo-Violati*	*10°*
24 h Le Mans	*1982*	*Dieudonné-Baird-Libert*	*6°*
		Cudini-Morton-Paul	*9°*
Sebring	*1984*	*S. Shelton-T. Shelton-Ballot Léna*	*23°*

512 BB LM: UNA AERODINAMICA SOFISTICADA

Para la transformación de la Ferrari 512 BB en auto de competencia, fue fundamental el estudio aerodinámico. En especial el que se realizó en el túnel de viento de Pininfarina durante 1978. El resultado fue una nueva trompa y la adopción de una cola larga, con un alerón sostenido por dos montantes verticales, para aprovechar el potencial de velocidad de la larguísima recta de Hunaudières, en Le Mans. El vehículo era bajo y casi cuarenta centímetros más largo, con una línea de notables valores aerodinámicos, gracias también al spoiler delantero que impedía al aire fluir libremente por debajo del chasis. Según cómo se regulara la incidencia del alerón trasero, el Cx (coeficiente de penetración aerodinámica) variaba de 0,336 a 0,350. La sustentación negativa era insensible a cualquier cambio de regulación. Una aerodinámica sofisticada, que le permitió a la 512 BB LM alcanzar los 315 Km/h: la primera serie llegaba a 300.



Una Ferrari 512 BB LM corriendo en Monza, 1982.

cánica, con los nuevos pistones y la inyección indirecta (en lugar de los carburadores) la potencia llegó a los 480 caballos. La transmisión contaba con un radiador de aceite, para evitar recalentamientos.

LAS 512 BB LM DEL EQUIPO POZZI CORRIERON TAMBIEN EN DAYTONA

Las nuevas 512 BB LM debutaron en las 24 Horas de Daytona, donde el auto tripulado por la pareja Andruet-Dini se clasificó a un segundo y medio del otro, conducido por la pareja Ballot Léna-Leclère, ambas del equipo Pozzi-Jms. Lamentablemente, a causa de un accidente de la tercera 512 BB LM, inscrita por el Team NART (destrucción de las cubiertas por exigirles demasiado), también las dos Ferrari francesas fueron retiradas.

Las cosas anduvieron un poco mejor en Le Mans, donde participaron cuatro 512 BB LM. La pareja Andruet-Dini muestra, bajo una lluvia torrencial, poder luchar a la par con los temibles Porsche: estaba en la sexta posición cuando el motor, de pronto, se rompió.

LA BB NO TUVO SUERTE EN LAS CARRERAS

El auto confiado a Ballot Léna-Leclère-Gregg fue, en cambio, el más rápido en prueba, y luego de 8 horas de carrera se encontraba en la décima posición. Lamentablemente, durante la fuerte tormenta chocó con un Chevron

512 BB LM: ASI LA RECUERDA DUILIO TRUFFO

"Corrí con la 512 BB LM en las 24 Horas de Le Mans de 1981, junto a Maurizio Flammini y Fabrizio Violati; y otra vez con este último (dueño de la escudería Bellancauto, que inscribió el vehículo) al año siguiente en Mugello. En estas dos ocasiones realicé el sueño de todo piloto italiano: correr con la Ferrari. De la 512 BB LM el recuerdo más vivo es el comportamiento imprevisible del auto (a veces bajovirante, y otras totalmente sobrevirante) y sobre todo el esfuerzo físico para manejar un auto que tenía el habitáculo siempre sobrecalentado. La 512 BBB, como se llamaba oficialmente el auto, es decir Berlinetta Boxer Bellancauto, tenía un motor potenciado a 470 caballos, que alcanzaba las 8000 vueltas por minuto. Pero era pesado de conducir en carrera, como pasa a menudo con los autos de ruta transformados para la pista. Sin embargo, correr con la 512 BB fue una experiencia emocionante: porque era una Ferrari, y por el Cavallino un piloto está dispuesto a todo."

Duilio Truffo

en dificultades y tuvo que retirarse. Tampoco tuvo suerte el auto de la NART, conducido por Delaunay - Grandet-Henn. En carrera continuó la 512 del equipo de "Beurlys", conducida por el piloto belga junto a Faure, O'Rourke y De Dryver.

Una 512 BB LM en las 24 Horas de Le Mans precede a algunas adversarias.

EN LE MANS FUE DECIMOSEGUNDA

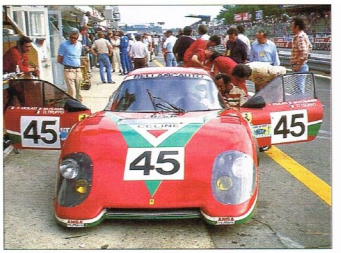
Durante las pruebas el motor se rompió, y luego de la reparación el auto era el menos veloz entre las Ferrari. Sin embargo, el equipo demostró la garra de las grandes ocasiones: superó toda una serie de problemas con el embrague y la instalación eléctrica, y recibió la bandera a cuadros en la 12ª posición. Fue un resultado con sabor a victoria. Fue la primera 512 BB LM que llegó hasta el final en las 24 Horas de Le Mans. En 1980 nació la tercera serie, llamada 512 BB LM 80.

La BB LM de la Bellancauto en el Mugello, en 1982.

MENOS PESO, MAS POTENCIA PARA LA EDICION 1980

El peso fue reducido a 850 kilos, se agregaron "polleritas" en la parte inferior de la carrocería, similares a las utilizadas en la F1 por aquel entonces, y la potencia del motor subió a 500 caballos. La mejor de estas Ferrari fue de la escudería francesa de Charles Pozzi, que en Le Mans 1980, tripulada por Dieudonné-Xhenceval-Regout, se clasificó en el décimo lugar. Las cosas anduvieron todavía mejor al año siguiente: otra vez en Le Mans la pareja Andruet-Ballot Léna logró la mejor ubicación en todo el historial de la BB LM, conquistando un quinto puesto en la general. Las demás debieron retirarse por problemas mecánicos, excepto la de Dieudonné-Xhenceval-Libert, que logró llegar novena. En 1982 hubo un buen resultado (el décimo lugar) en el Mugello, logrado por los italianos Truffo y Violati. En Monza, la pareja Del Buono-Govoni llegó novena. Lamentablemente, en 1983 los organizadores de Le Mans decidieron eliminar la categoría IMSA, y también a la 512 BB LM le llegó la hora de la jubilación.

Una banda tricolor rodea la 512 BB LM de Crepaldi.



Le Mans: la 512 BB LM tripulada por Violati-Flammini-Truffo defendió los colores del equipo romano Supercar Bellancauto.

Le Mans: la BB LM de Andruet-Balloe Léna-Rebant.

1960, un año de sufrimientos

El Cavallino nada pudo hacer contra Jack Brabham y su Cooper Climax con motor trasero. La única victoria fue en el GP de Italia, boicoteado por los equipos ingleses.

1960: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP Argentina, *7 de febrero*	*2° Allison, 5° von Trips*
GP Mónaco, *29 de mayo*	*3° Hill, 6° Ginther*
GP Holanda, *6 de junio*	*5° von Trips, 6° Ginther*
GP Bélgica, *19 de junio*	*4° Hill*
GP Inglaterra, *16 de julio*	*6° von Trips*
GP Portugal, *14 de agosto*	*4° von Trips*
GP Italia, *4 de septiembre*	*1° Hill, 2° Ginther, 3° Mairesse, 5° von Trips*

El campeonato del mundo de 1960 fue el último disputado con los motores de 2500 cm^3 de cilindrada. Jack Brabham, siempre al comando de un Cooper-Climax, se consagró campeón del mundo de manera neta, conquistando cinco de los diez GP disputados.

Para la Ferrari fue un año de sufrimientos, que marcó el paso definitivo a las monoplazas con motor trasero. La victoria en el Gran Premio de Italia, boicoteado por los equipos ingleses, fue la única en una temporada de F1 tormentosa y poco feliz para la Casa de Maranello.

En el Gran Premio de apertura, en Buenos Aires, se impuso el joven piloto McLaren con un Cooper, dejando a más de 26 segundos de distancia a la Ferrari del inglés Allison. Von Trips, con Ferrari, fue quinto.

Módena, 1960: un chasis Cooper 51 equipado con motor Ferrari 555 F1 de 2500 cm^3.

MIENTRAS COOPER DOMINABA, SE PROBABA EL MOTOR TRASERO

En Montecarlo, Stirling Moss volvió a la victoria de manera arrolladora, al volante del Lotus 18. Segundo fue McLaren con Cooper y tercero Phil Hill con Ferrari, delante de Brooks y Bonnier. El estadounidense Ginther se ubicó sexto sobre la Dino 246 con motor trasero. En el curso de las pruebas, el ferrarista Allison fue víctima

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Brabham	Cooper-Climax	43	5 (H,B,F1,P)
McLaren	Cooper-Climax	34 (37)	1 (Argentina)
Moss	Lotus-Climax y Cooper	19	2 (MC,EE. UU.)
Ireland	Lotus-Climax	18	
P. Hill	Ferrari y Cooper	16	1 (Italia)
Gendebien	Cooper-Climax	10	
Von Trips	Ferrari	10	
Rathmann	Watson-Offenhauser	8	1 (Indianápolis)
Clark	Lotus-Climax	8	
Ginther	Ferrari	8	
Brooks	Cooper-Climax	7	
Allison	Ferrari	6	
Surtees	Cooper-Climax	6	
Ward	Watson-Offenhauser	6	
Bonnier	BRM	4	
G. Hill	BRM	4	
Mairesse	Ferrari	4	
Goldsmith	Epperly-Offenhauser	4	
Cabianca	Cooper-Ferrari	3	
Menditeguy	Cooper-Maserati	3	
H. Taylor	Cooper-Climax	3	
Branson	Phillips-Offenhauser	3	
Thomson	Lesovsky-Offenhauser	2	
Bianchi	Cooper-Climax	1	
Herrmann	Porsche	1	
Flockhart	Lotus-Climax	1	
Johnson	Trevis-Offenhauser	1	

1960: KENNEDY PRESIDENTE

Política: *John Fitzgerald Kennedy, candidato del Partido Demócrata, es elegido presidente de los EE.UU. En Africa, se independizan la mayoría de las colonias. Comienza la guerra del Congo.*
Deporte: *En Roma se realizan los XVII Juegos Olímpicos. Italia gana trece medallas de oro, diez de plata y trece de bronce. Muere de paludismo Fausto Coppi: había ganado cinco Vueltas de Italia, dos Tour de France, tres Milano-Sanremo y un campeonato del mundo, y fue titular por catorce años del récord de la hora.*
Literatura: *El escritor Jorge Luis Borges publica su libro* El hacedor.
Aeronavegación: *Se inaugura el aeropuerto Leonardo Da Vinci en Fiumicino (Roma).*

GP de Módena de 1960: Wolfgang von Trips, a la derecha.

Octubre de 1960: los mecánicos controlan la carburación de la Dino 246.

Wolfgang von Trips con la Ferrari Dino 246 con motor trasero precede a Jo Bonnier con Porsche, en 1960 en Módena.

de un accidente bastante serio, que lo obligó a retirarse de las carreras. En las 500 Millas de Indianápolis, por última vez en programa en el Campeonato mundial de F1, se impuso Jim Rathmann. El Gran Premio de Holanda en Zandvoort trajo la primera victoria de Brabham en la temporada, delante del Lotus de Ireland, del BRM de Graham Hill y otro Lotus de Moss. Las Ferrari sólo llegaron quinta y sexta, con von Trips y Ginther, respectivamente. Jack Brabham ganó también en Spa, en el GP de Bélgica, distanciado en más de un minuto de McLaren y por una vuelta, de Gendebien, todos con Cooper. El estadounidense Phil Hill fue cuarto con Ferrari, precediendo al Lotus de Clark y al Cooper de Bianchi. La carrera fue trágica, con dos accidentes mortales sufridos por Chris Bristow (Cooper) y Alan Stacey (Lotus). En las pruebas, Moss sufrió un accidente que no le permitió participar en los dos GP siguientes. En las vueltas iniciales del Gran Premio de Francia en Reims, Phil Hill logró luchar por la punta contra el Cooper de Brabham.

LA VICTORIA ESTABA RESERVADA A LOS COOPER-CLIMAX

Pero el norteamericano se retiró, y Brabham obtuvo sin problemas su tercer triunfo consecutivo, superando a los Cooper de Gendebien, McLaren y Taylor. En Silverstone, en el GP de Inglaterra, Brabham ganó nuevamente, a pesar de una buena performance del BRM de Graham Hill. El australiano venció a los Lotus de Surtees e Ireland, sacándole una vuelta a sus compañeros McLaren y Brooks. La Ferrari sólo fue sexta con von Trips.
El quinto éxito consecutivo de Brabham llegó en el Gran Premio de Portugal, en Oporto, delante del otro Cooper de McLaren, del Lotus de Clark y de la Ferrari de von Trips. En el Gran Premio de Italia en Monza no se presentaron los Cooper, BRM y Lotus, como protesta contra la decisión de competir utilizando también el circuito de alta velocidad, cuyo piso estaba demasiado arruinado para las suspensiones de los autos ingleses. Por lo tanto, la Ferrari dominó, ubicando a Hill en el primer puesto, Ginther en el segundo, Mairesse en el tercero y von Trips en el quinto. Fue el último éxito en F1 de un auto con motor delantero.
Ferrari desertó en la última carrera de la temporada, el GP de los Estados Unidos en Riverside, ganado por el Lotus de Moss delante de su compañero Ireland. McLaren fue tercero y Brabham, campeón del mundo por segunda vez consecutiva, logró el cuarto puesto. Phil Hill, en esa ocasión con un Cooper, finalizó sexto detrás del BRM de Bonnier.

250 Europa, la Ferrari para todos

1953: nació para ofrecer una alternativa a las grandes y caras 375.

A pesar de su nombre, obtuvo más éxito en América que en el Viejo Continente.

Su historia duró sólo un año, porque en 1954 llegaba la 250 GT.

Su carrera duró menos de un año, con resultados moderados en cuanto a las ventas: fue superada comercialmente por la llegada de la 250 GT. Irónicamente, la 250 Europa, a pesar de su nombre, tuvo más éxito del otro lado del Atlántico: todavía hoy la mayoría de las unidades producidas se encuentra en Estados Unidos.

LA 250 EUROPA UTILIZO PIEZAS DE OTRAS FERRARI

En el otoño de 1953 la Casa de Maranello tomó la decisión de hacer más racional la oferta de vehículos de calle, proponiendo modelos estudiados a la medida de cada mercado, sin subir demasiado los precios. Para lograr este propósito, Enzo Ferrari inició una maniobra que muchos años después sería definida como "economía en escala": utilizar numerosos elementos idénticos en la producción de modelos dis-

La línea es esbelta, toda curvas, sin ángulos o aristas.

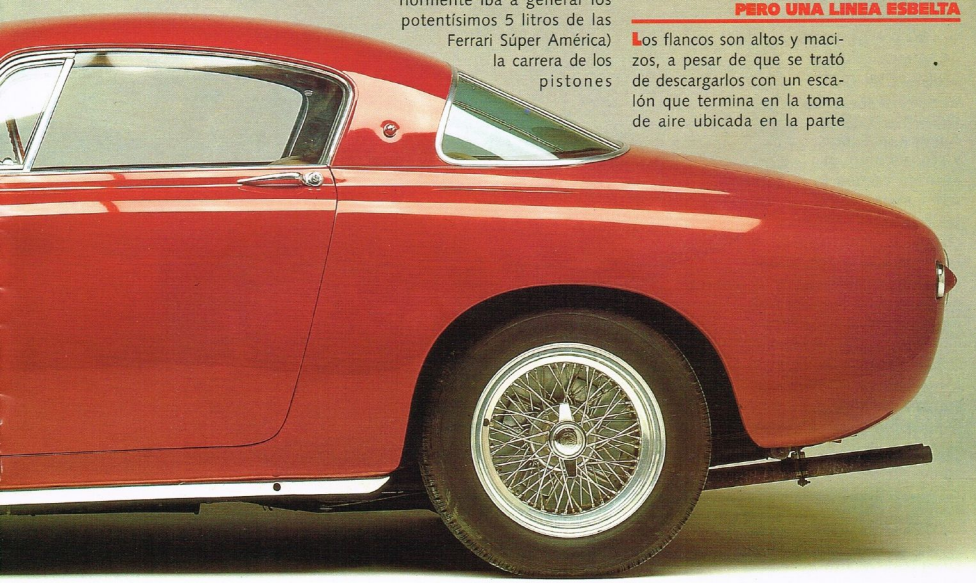
tintos, a fin de reducir los costos. Nacieron así la 375 América y la 250 Europa, idénticas en casi todo.

LA 375 PARA ESTADOS UNIDOS, LA 250 PARA EUROPA

Excepto por los motores: como indican los nombres (que se refieren a la cilindrada unitaria), la 375 llevaba un 4,5 litros, mientras que la hermana menor tenía un 3 litros. Las denominaciones reflejaban el destino de los autos: la poderosísima y cara 375 América apuntaba a los clientes estadounidenses; la más económica 250, a los del Viejo Continente. La 250 Europa venía para reemplazar a la afortunada 212 Inter, ofreciendo mejores prestaciones y sobre todo mayor confort, como una GT amplia. El secreto estaba en el nuevo chasis de caños de mayor sección, con el paso aumentado a 2,80 metros (uno de los más largos de la historia Ferrari), realizado para dar cabida al voluminoso motor de la 375. La Europa, como su hermana mayor, contaba con un V12 de la serie Lampredi, bautizada por el ingeniero Aurelio Lampredi. Como en todos los motores de la misma familia (que posteriormente iba a generar los potentísimos 5 litros de las Ferrari Súper América) la carrera de los pistones era de 68 mm. En este caso, el diámetro estaba reducido también a 68 mm: un raro ejemplo de motor realmente "cuadrado". La presentación oficial se realizó en el Salón de París, en los primeros días de octubre de 1953. Mientras para la 375 se requirió la mano de Pinin Farina, que realizó un vehículo elegantísimo en las formas y en los colores, la carrocería de la 250 fue realizada por Vignale bajo diseño de Giovanni Michelotti: agresiva (la trompa, con los faros embutidos, recuerda a la 340 México) y más rica en partes cromadas.

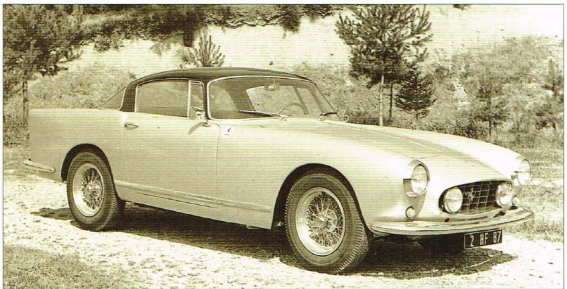
FLANCOS ALTOS Y MACIZOS, PERO UNA LINEA ESBELTA

Los flancos son altos y macizos, a pesar de que se trató de descargarlos con un escalón que termina en la toma de aire ubicada en la parte

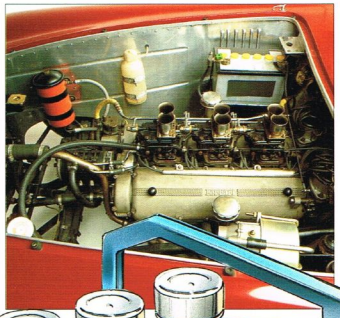


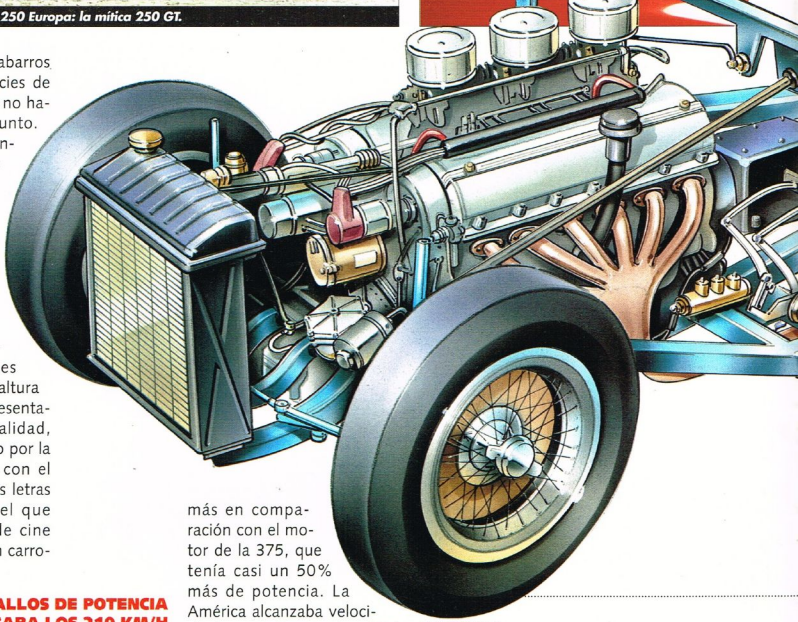
Dos detalles distintivos: el volante de madera y la imponente parrilla.

A pesar de que en su época no logró un gran éxito entre el público, la 250 Europa es una de las Ferrari más lindas producidas a comienzos de los años 50.



El auto que le siguió a la 250 Europa: la mítica 250 GT.





superior de los guardabarros traseros, y las superficies de vidrio, muy reducidas, no hacían más ágil al conjunto. En suma, en las apariencias las dos hermanas de Maranello habían invertido los roles: esbelta y discreta la potente y cara 375 América, maciza y vistosa como un auto de carrera la 250 Europa. No hubiese sido un problema, si las prestaciones hubieran estado a la altura del primer ejemplar presentado al público (en realidad, fue el tercero realizado por la Ferrari y el segundo con el chasis marcado con las letras EU: el primero fue el que compró el director de cine Roberto Rossellini, con carrocería de Pinin Farina).

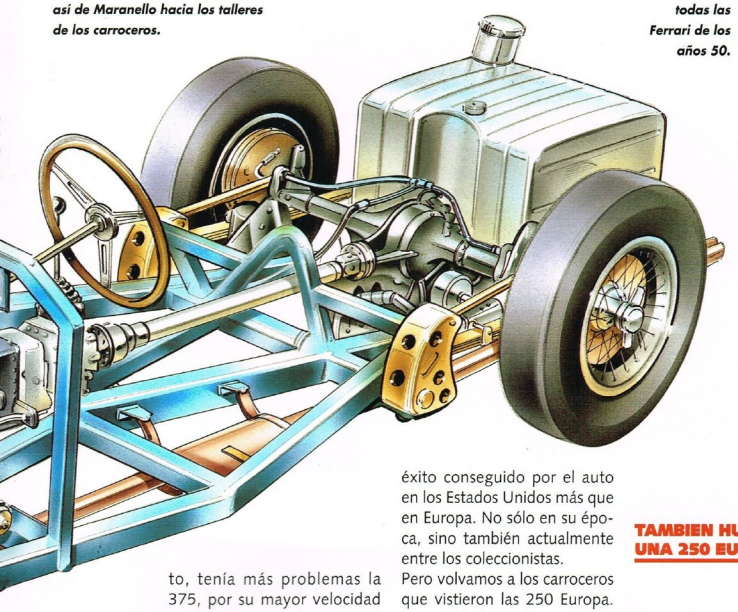
TENIA 200 CABALLOS DE POTENCIA Y ALCANZABA LOS 210 KM/H

Su motor V12, llamado en la fábrica tipo 103, no era exactamente un monstruo de potencia: si bien entregaba 200 CV a 6300 vueltas por minuto, la velocidad máxima no superaba los 210 Km/h, porque las relaciones de caja eran bastante cortas, para garantizar una buena aceleración. El 3 litros pierde aun más en comparación con el motor de la 375, que tenía casi un 50% más de potencia. La América alcanzaba velocidades cercanas a los 250 Km/h, gracias a las relaciones más largas. En ruta, la 250 es un auto agradable, pero el peso y la distancia entre ejes la hacen poco maniobrable en los mixtos y el motor no logra ocultar esos defectos. También los frenos eran un punto débil, porque los cuatro tambores mostraron sus límites. Pero, en este aspec-

FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V, delantero longitudinal, diámetro por carrera 68 x 68 mm, cilindrada 2963 cm³
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 DCF
Potencia:	200 CV a 6300 rpm
Cuerpo vehículo:	jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, cambio de 4 velocidades
Suspensiones:	del. con elástico transversal inferior, tras. con puente rígido, elásticos longitudinales y amortiguadores a palanca
Frenos:	tambores
Ejes:	del. 1,33 m, tras. 1,32 m
Paso:	2,80 m
Peso:	1150 kilos
Velocidad máxima:	más de 210 Km/h
Unidades producidas:	22 entre 1953 y 1954 (todas coupés, salvo el cabriolet de Pinin Farina sobre chasis 0311 EU)

El diseño del chasis muestra la mecánica simple de las Ferrari de los años 50. La 250 Europa salía así de Maranello hacia los talleres de los carroceros.



Las llantas con rayos son clásicas de todas las Ferrari de los años 50.

to, tenía más problemas la 375, por su mayor velocidad y el peso, superior en casi 200 kilos.

AMADA POR LOS APASIONADOS AMERICANOS DE AYER Y DE HOY

La 250 es, en cambio, casi perfecta en las rectas, donde las prestaciones son más que satisfactorias: esto explica el éxito conseguido por el auto en los Estados Unidos más que en Europa. No sólo en su época, sino también actualmente entre los coleccionistas.

Pero volvamos a los carroceros que vistieron las 250 Europa. Luego de las primeras propuestas de Vignale, caracterizadas por la parrilla "boca de tiburón" (en algún caso inclinada, con el borde superior más adelantado), comenzaron a aparecer las carrocerías de Pinin Farina, prácticamente idénticas para las 375 América y las 250 Europa, casi todas en versión coupé. Sobre el cuerpo del vehículo de superficies redondeadas y la parrilla de la trompa de forma también redonda pero achatada, se proponían dos tipos de habitáculos: algunos de forma tradicional, con la luneta separada de las ventanillas traseras fijas por los montantes, y otros con una luneta de tipo panorámico, que abraza también los lados, con los montantes corridos hacia adelante y las luces laterales reducidas a las ventanillas de las puertas. De las veintidós unidades producidas en total, catorce salieron de los talleres de Pinin Farina.

TAMBIEN HUBO UNA 250 EUROPA CABRIOLET

Entre ellas se incluye la única 250 Europa Cabriolet de la cual existan noticias ciertas, la Ariowitch (ver recuadro, abajo). Según otras fuentes no confirmadas, también Vignale habría realizado un cabriolet para un cliente estadounidense, pero desde hace mucho se le perdió el rastro a ese auto.

LA MAS LINDA SE LLAMABA ARIOWITCH

Los mayores expertos de Ferrari están de acuerdo: la más lograda y memorable de las 250 Europa es seguramente la única con carrocería descubierta. Se trata del cabriolet llamado Ariowitch, por el nombre de su primera propietaria. Realizado en 1953 para ser presentado en el Salón de Nueva York de enero siguiente, el vehículo retomaba la estética de la coupé en la trompa muy simple. El resto del auto, y en particular el diseño de la cola, tiene cierto parecido con la Lancia Aurelia B24: en la Ferrari la separación entre las aletas de los faros traseros y la parte central del baúl es más evidente. El parecido entre algunas Ferrari y otras deportivas Lancia contemporáneas, carrozadas por Pinin Farina, fue un elemento constante hasta el inicio de la década del 70: entre los casos más evidentes, las parejas 250 GT 2+2 y Flavia Coupé 1,5 de los primeros años 60, y las 365 GT 2+2 y Flavia Coupé 2000.

LOS PILOTOS

Giancarlo Baghetti, el señor del volante

Aún hoy es el único piloto que ganó la carrera de su debut en Fórmula 1. Con Ferrari corrió en 1961 y 1962.

Lo venció, en 1995, una enfermedad, un mes antes de cumplir 61 años. Se fue, llevándose consigo sus récords, que quizás alguien logre igualar, pero difícilmente superar. Primera carrera de Fórmula 1, primera victoria. Segunda carrera de Fórmula 1, segunda victoria. Primer Gran Premio del Campeonato Mundial, otra victoria. Esta secuencia triunfal, desarrollada en poco más de dos meses, entre el 25 de abril y el 2 de julio de 1961, marcó a fuego esa temporada y también la vida de Giancarlo Baghetti. Nacido en Milán, el día de Navidad de 1934, Baghetti debutó en el automovilismo con una Alfa Romeo 1900 TI en 1956 en Monza, en la Copa Madunina.

GP de Italia 1963: Baghetti conversa con periodistas.

CON ABARTH, ALFA ROMEO Y LANCIA

En los tres años siguientes, obtuvo los primeros éxitos de su clase en circuito y en las trepadas con vehículos Alfa Romeo Giulietta SV y Fiat Abarth 750; pero su talento de piloto apareció decididamente en 1960, cuando luchó al volante de su primera monoplaza, una Dagrada-Lancia de Fórmula Junior. Tres victorias y otros buenos resultados le valieron la atención de la FISA (Federación Italiana Escuderías Automovilísticas), que lo eligió para

LA CARRERA DE GIANCARLO BAGHETTI

Giancarlo Baghetti (Milán, 25 de diciembre de 1934 - 27 de noviembre de 1995), primer hijo de un familia de industriales milaneses, con un hermano, Marco, tres años más joven. Comenzó a correr a los 22 años: apenas una prueba en esa primera temporada, un retiro por rotura. En los años siguientes aprendió en competencias trepadas y de pista. En 1960 debutó en la Fórmula Junior y demostró ser uno de los mejores: en 1961 lo esperaba una Ferrari de Fórmula 1. Participó en tres carreras consecutivas y ganó las tres: la última fue el GP de Francia en Reims. Sigue siendo el único piloto que logró ganar una carrera en su debut en Fórmula 1. Sin embargo, luego de aquella sensacional temporada de 1961, su estrella de piloto se opacó. Se convirtió en fotógrafo y periodista exitoso en el campo de la moda y del automóvil.

Baghetti con una F. Junior.

En Módena, en 1961, con la 156 F1.

En prueba con la Ferrari 246 SP.

Giancarlo Baghetti con la Ferrari 156 F1, la monoplaza que le dio notoriedad.

manejar la Fórmula Uno –una 156– que Enzo Ferrari había aceptado confiar a la Escudería Sant Ambroeus de Milán para la temporada 1961.

CON UNA FERRARI VENCIO A LOS PILOTOS OFICIALES

La elección era acertada. Giancarlo venció en Siracusa y Nápoles, y se presentó en la largada del GP de Francia en Reims como uno más. Su Ferrari era menos competitiva que las oficiales (era impulsada por un motor Dino 6 cilindros en V a 65 grados, mientras que la versión más reciente era de 120 grados). Sin embargo, von Trips y Ginther se retiraron, y Phil Hill se retrasó por un trompo. Baghetti, que nunca había perdido el contacto con los primeros, fue en busca de la victoria. Dan Gurney, al comando de un Porsche, salió de la última curva perseguido por el italiano. Baghetti aprovechó al máximo la ventaja aerodinámica de la succión y en los últimos metros lo superó con valentía, ganando por apenas una décima de segundo.

FUE CAMPEON ITALIANO Y EN 1962 LO LLAMO FERRARI

Con una cuarta victoria en Fórmula 1, en la Copa Italia de Vallelunga con un Porsche 718, Baghetti conquistó el título de campeón italiano absoluto y Ferrari le ofreció un lugar en el equipo oficial para 1962, formado por Phil Hill, Willy Mairesse, Ricardo

LOS PILOTOS

Innes Ireland, el duro de la Fórmula 1

Escocés, ex paracaidista y mecánico, tenía un estilo agresivo y un carácter guerrero. Condujo los Lotus por mucho tiempo, pero con la mítica Ferrari 250 GTO ganó el Tourist Trophy.

Rodríguez y Lorenzo Bandini. Pero el momento mágico de Giancarlo había pasado y no consiguió grandes resultados. Quizás el único que valga la pena mencionar fue el segundo puesto en la Targa Florio de ese año, en pareja con Lorenzo Bandini. Al finalizar la temporada, una elección ingenua lo hizo seguir a Phil Hill, la cual pasó a la nueva ATS, que abandonaría luego de un año desastroso. Siguió corriendo, aceptando, sin

Giancarlo Baghetti, periodista.

complejos y con espíritu deportivo, luchar en niveles menos prestigiosos. Logró un par de actuaciones que merecen ser recordadas: en la Copa Europa de Monza con una Alfa Romeo Giulia TI (1964) y en el Campeonato Europeo de Turismo con una Fiat Abarth 1000 (1966).

Luego se dedicó profesionalmente a su otra gran pasión, la fotografía, donde fue uno de los mejores en el campo de la moda y, obviamente, del automovilismo. A la actividad de fotógrafo asoció muy pronto la de periodista, colaborando con diarios y revistas especializadas. Alcanzó un gran reconocimiento, hasta recibir el cargo de director del semanario *Auto Hoy*. Ese fue su último éxito, antes de que el destino se lo llevara, el 27 de noviembre de 1995.

Un primer plano de Innes Ireland en el GP de Italia de 1959.

Su apellido quiere decir Irlanda, pero Robert McGregor Innes Ireland nació en Escocia, en Kirkcudbright, el 12 de junio de 1930, segundo hijo de la unión entre un veterianario y una cantante.

A LOS QUINCE AÑOS MANEJABA UNA VIEJA MOTO

A los quince años ya daba vueltas con una moto (una Rudge de 1928) y sobresalía en la gimnasia y en el rugby. A los 18 encontró trabajo en la Rolls-Royce, como probador de motores. A los 22 debutó en carrera en el circuito de Boreham con un Bentley: llegó cuarto.

PARACAIDISTA EN LA GUERRA EN EGIPTO

El servicio militar lo llevó luego, por un año y medio, a Egipto, a un regimiento de paracaidistas. Vuelto a Inglaterra, abrió un taller mecánico para Rolls-Royce y Bentley. Des-

pués, volvió a correr: en 1956 compró un Lotus 1 y en 1957 se impuso en distintas carreras amateurs que, a fines de temporada, le permitieron quedarse con el Brooklands Memorial Trophy. Luego fue contratado por la Ecurie Ecosse, para la que compitió en 1958, demostrando su estilo muy veloz aunque bastante agresivo. Ese año ganó 15 pruebas. En 1959 entró al equipo Lotus, debutó en la Fórmula 1 y obtuvo un cuarto lugar en el GP de Holanda y un quinto en el de los Estados Unidos. Al año siguiente sus resultados fueron más brillantes. Ganó en Goodwood una carrera de Fórmula 1 no válida para el Mundial y una de Fórmula 2, superando en ambas ocasiones a Stirling Moss. También ganó en Silverstone, Oulton Park y Snetterton, delante de Brabham, Surtees y Clark.

Arriba, la Ferrari GTO de Ireland; abajo, en el GP de Alemania de 1961.

EN 1961 GANO DOS GP NO VALIDOS PARA EL MUNDIAL

En 1961, además de ganar dos carreras de Fórmula 1 no válidas para el mundial (GP Solitude y Flugplatzrennen) obtuvo su éxito importante al triunfar en el GP de Estados Unidos en Watkins Glen. Sin embargo, pocos días después, fue sorpresivamente despedido por el dueño de Lotus, Colin Chapman: el primer piloto del equipo fue la nueva estrella, Jim Clark.

Innes pasó a la escudería UDT-Laystall, con vehículos Lotus con los que ganó el Crystal Palace Trophy 1962 y otras seis pruebas de la categoría Sport. En aquella temporada tuvo su breve pero intensa relación con la Ferrari. En la primavera, junto a Ronnie Hoare (importador inglés de los autos del Cavallino Rampante), Innes fue a Maranello para retirar dos flamantes berlinettas 250 GTO. Las condujeron hasta Inglaterra, donde luego varios pilotos las correrían con éxito. Entre ellos, Ireland, que ese mismo 1962 ganó el Peco Trophy en Brands Hatch y el prestigioso Tourist Trophy en Goodwood. Innes probó otra vez en Fórmula 1. En 1963 con la British Racing Partnership y su BRP-BRM ganó el Glover Trophy en Goodwood, pero obtuvo pocos y mediocres resultados en el Mundial. Lo mismo pasó con los Lotus-BRM del Team Parnell (1965) y con los BRM (1966).

En Monza en los años 60.

Dejó las carreras, y se dedicó al periodismo, como comentarista deportivo.

SIGUIO EN LAS CARRERAS COMO PERIODISTA DEPORTIVO

Se hizo apreciar por sus conocimientos no menos que por su estilo directo y colorido, hasta que el mal que lo había atacado lo venció, el 23 de octubre de 1993.

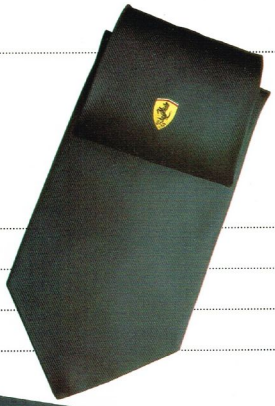
LA CARRERA DE INNES IRELAND

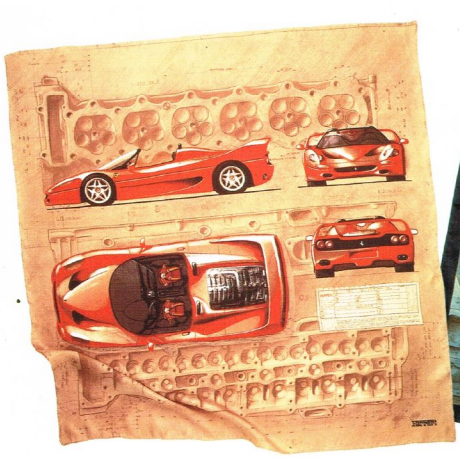
Innes Ireland (Kirkcudbright, Gran Bretaña, 12 de junio de 1930 - Reading, 23 de octubre de 1993) fue tal vez el último entre los pilotos de primera línea que representó a pleno la época anterior al profesionalismo total, con sus rígidas leyes y sus exigencias: relaciones públicas, sponsor y dinero. Una época que terminó a fines de la década del 60, cuando Ireland ya había dado lo mejor de sí, con coraje, algunas intemperancias y la alegre indisciplina típicas de su personalidad, realmente fuera de lo común. Su currículum en el Mundial de Fórmula 1 registra 70 grandes premios disputados, con una victoria y una vuelta rápida. En las carreras de Fórmula 1 no válidas para el Mundial y en las de Fórmula 2, Sport, GT y Turismo obtuvo más éxitos. También desarrolló una importante actividad de periodista, hasta poco antes de su muerte.

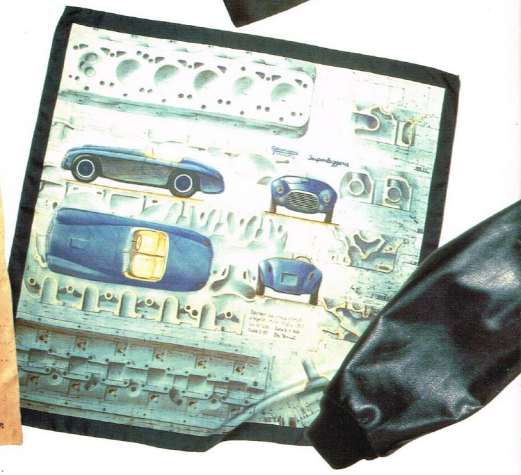
AUTOMOBILIA

Vestirse de rojo

Las ofertas de la boutique oficial del Cavallino: desde las gorras del Equipo de Carreras a las batas, desde el blazer azul con el escudo de la Casa a las camperas de cuero.







El sueño de muchos apasionados e hinchas de la Ferrari es poder vestir los uniformes de la Escudería o, mejor todavía, los buzos de los pilotos famosos que corrieron para el Cavallino Rampante. Para conformar a una parte de ellos, en Maranello pensaron comercializar, presentándola en un elegante catálogo disponible en la red de concesionarios Ferrari (y destinado, sin lugar a dudas, a ser un libro de colección), una serie de prendas que Cerruti 1881 (proveedor oficial del equipo de Fórmula 1) realizó especialmente para deleite de los aficionados. La presencia de los logos Ferrari (escudo o leyenda) es más o menos evidente en cada una de las prendas.

HAY DE TODO, DESDE EL ESTILO CASUAL A LAS PRENDAS MAS FORMALES

Por ejemplo, en el blazer azul se ve el Cavallino, pero no de manera exagerada, para que el saco se pueda lucir en ocasiones más formales. En la campera rompeviento y en el piloto impermeable domina el color rojo, con el escudo amarillo y el tradicional Cavallino. La campera de cuero viene en negro y marrón. En estas prendas la elegancia se une con la comodidad y funcionalidad de los bolsillos, con botones o cierres. El buzo rojo, que puede cerrarse para convertirse en una abrigadísima polera, es una buena opción para días de clima frío. Para media estación, la polera de mangas largas, de tejido de algodón en trama de nido de abeja, representa

Arriba, la corbata oficial Ferrari; abajo, a la izquierda, los foulards decorados con la F50 y, a la derecha, con la 166 MM de los años 50.

TODOS LOS PRECIOS

570 dólares para la campera rompeviento, 850 para el piloto impermeable, mil para la campera de cuero, 700 para el blazer azul: precios que requieren un sacrificio económico, pero que ofrecen prendas que durarán toda la vida. Más accesibles son las poleras, los buzos y las gorras, de 100, 150 y 35 dólares respectivamente. Las corbatas van de los 50 dólares de los modelos en "jacquard" a los 90 del tipo en seda azul; los foulards, de 90 a 100 dólares, según el diseño, y la salida de baño cuesta 85.

Arriba, la campera rompeviento, y abajo, la de cuero.

DONDE COMPRAR

Todas la prendas que se exhiben en estas páginas pueden encargarse en las concesionarias Ferrari, o comprarse directamente en la Galleria Ferrari, via Dino Ferrari 43, Maranello. En Buenos Aires, en ocasión del GP de Fórmula 1, pueden adquirirse en el Autódromo.

una solución deportiva y elegante a la vez.

PARA LAS GORRAS, COLORES CLASICOS, DEL AMARILLO ORO AL ROJO CARRERA

Más llamativa es la gorra, dominada por el Escudo Ferrari en el centro; las corbatas son más discretas, y combinan perfectamente con trajes de todo tipo. Son de "jacquard", con el logo de la Escudería Ferrari y con el Cavallino; los colores propuestos van del amarillo oro al rojo carrera, del bordeaux al verde y al azul. La corbata oficial de la Escudería es de seda azul, con el escudo amarillo y el Cavallino en el centro, las letras SF y la tricolor italiana.

FOULARDS DECORADOS CON FOTOS FERRARI DE EPOCA

El foulard decorado con una 166 MM o con una F50 es de seda, y es apto también para las señoras. Por último, la salida de baño de toalla de algodón color rojo Ferrari, con el Cavallino negro bordado adelante, es ideal para ser exhibida en el club con los amigos, en el gimnasio o también en la pileta.

MODELISMO

Los "automobilones"

Todos los modelos del Cavallino reproducidos en miniaturas de dimensiones superiores al promedio.

Durante algún tiempo la mundialmente famosa muñeca Barbie y su novio Ken viajaron a bordo de una Ferrari 328 GTS. Se trataba de un modelo ocho veces más pequeño que el verdadero, de casi medio metro de largo, reproducido por Mattel. Además de este caso especial, hay muchas otras Ferrari ofrecidas en escalas de dimensiones singularmente generosas. Los modelos más antiguos, en especial, se valorizan considerablemente y hoy son objetos de colección. Por ejemplo, los creados por Burago, que en 1977 lanzó al mercado una 312 T2.

Una Lancia Ferrari D50 de Fórmula 1.

La monoplaza de Fórmula 1 de Jean Alesi.

POLISTIL TIENE UNA TRADICION DE MODELONES INDUSTRIALES

Aquel modelo, catorce veces más pequeño que el verdadero, se caracterizaba por las tomas de aire a los lados del habitáculo, el carenado parcial de las ruedas delanteras y la correcta reproducción de los detalles aerodinámicos. Contemporáneo al modelo Polistil 1/16, costaba menos y era más fiel al original. Polistil produjo luego una lindísima 312 B3 de 1975 (escala 1/16) y una 312 T2 en versión seis ruedas, con las traseras mellizas de dimensiones iguales (una licencia técnica con respecto al original, que llevaba un par de neumáticos más angostos que los comunes). Los modelos Burago tuvieron una 312 T5, muy bien detallada. Luego, la casa de Brianza pasó a las GT de los años 60 y a los vehículos contemporáneos, reproducidos en escala 1/18, como la Testarossa, la GTO, la 456 GT, la F40, la F50 y la 346 TB, económicas pero bien hechas. La firma Maisto también reprodujo la 348 y la F50, pero el nivel de calidad es inferior al de la industria italiana. Además, Polistil reprodujo en escala 1/16 la 250 GT California y la 500 F2, modelos de calidad discreta pero incomparables con la mítica 312 B3.

DE LA F1 DE ALESI A LA MYTHOS DE PININFARINA

Luego, el mercado fue invadido por la escala 1/18. Para seguir en el tema de Fórmula 1, está la 641 de Alesi, realizada por Tamiya en escala 1/20 en la serie Collectors Club, y las recientes 412 T y 412 T2 de Paul's Model Art y de Onyx: este último modelo dispone también del escalón de madera en el fondo plano, justo como en la monoplaza

Abajo, a la izquierda, la 328 GTB, y a la derecha, la F40 con el capot levantado.

Abajo, una 348 Spider con los faros levantados.

PARA COLECCIONAR

No hay que dejar escapar las GTO de 1962 en los kits de Burago, y las P4 en edición limitada de Jouef, todas en escala 1/18. Todavía se encuentran en los negocios, pero seguramente aumentarán su precio en el futuro. Las Fórmula 1 de los años 60 de Burago y Polistil ya resultan difíciles de conseguir, pero pueden encontrarse en las ferias de canje entre coleccionistas, y también en algún negocio que comercialice modelos antiguos. Hoy su cotización supera los 55 dólares, y algo más en el caso de la 312 B3 de Regazzoni, producida sólo para Suiza. Muy raro, en cambio, es el mismo auto en oro, un modelo conmemorativo de Polistil.

QUIEN LAS HACE

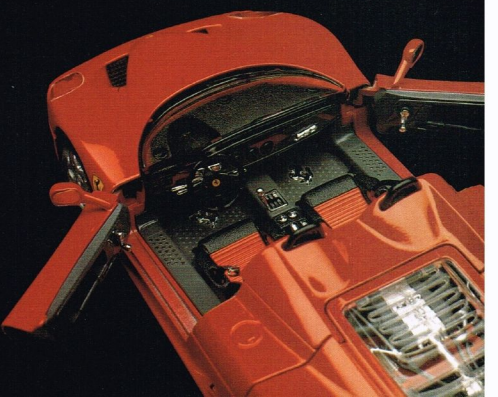
Burago, via G. Galilei 5, 20060 Burago di Molgora (MI) Italia, Te. 0039-039-60861. Jouef-Revell, Avenue de Lattre-de-Tassigny, BP106, F-39300 Champagnole (France), Te. 0033-84-523022. Mira, representada por Pego Distribuzioni, via Pontelungo 1, 50019 Sesto Fiorentino (FI) Italia, Te. 0039-055-4201679. Maisto, representada por Linea Gig, via Volturno 3/12, 50019 Osmannoro Sesto Fiorentino (FI) Italia, Te. 0039-055-319389. Anson, Globo, Via Dante Alighieri 36, 37031 Illasi (VR) Italia, Te. 003-045-6520333. Solido-Majorette Italia, via Cefalonia 58, 25125 Brescia, Italia, Te. 0039-030-2427129. Onyx, representada por La Mini Miniera, Via C. Vinaj 25, 12100 Cuneo, Italia, Te. 0039-0171-344420. Paul's Model Art, representante: Ripa Srl, via Mondovi 5, 20100 Milano, Italia, Te. 0039-02-27208282. Revival, distribuida por La Mini Miniera. Tamiya-Fantasyland, via De Filippi 4, 20100 Milano, Italia, Te. 0039-02-29522607.

La F50 (arriba), y la curiosa 328 GTS de Mattel en blanco, verdaderamente insólito para una Ferrari.

verdadera. Revell comenzó con la Mythos de Pininfarina, Guiloy apostó a la 250 GTO '64; Jouef produjo la 250 GT paso corto, la P4 y la 412 P, incluso el ejemplar blanco de la escudería NART.

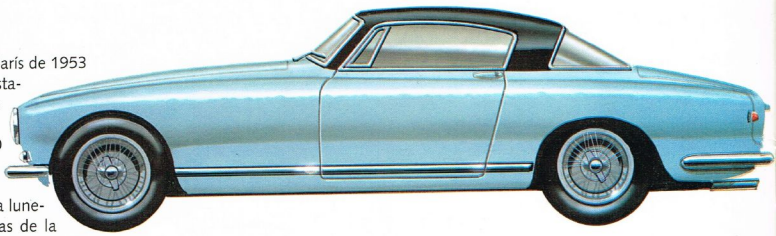
LA TERMINACION ES PROPORCIONAL AL PRECIO

La tailandesa Anson amplió los horizontes y, además de una excelente 328 GTS presentó una Dino 246 GT que no tiene rivales en esta escala. Aunque mal terminada, la 275 GTB de la estadounidense Ertl, en escala 1/18, se ofrece en tres variantes de color (amarillo, rojo y blanco), con capots y puertas que se abren. También su heredera Daytona gustó a los constructores de "modelones": es hermoso el de Solido, retomado después por Majorette, que reproduce la versión Spider con la capota cerrada. A la 348 Spider (abierta y cerrada) y la 512 TR sólo las produce Mira (España) y tienen los faros retráctiles como en la realidad. Excelentes la 500 F2, la 156 F1 y la Lancia Ferrari D50 de Revival: son 20 veces más pequeñas que los originales. Cierra la reseña, por ahora, la GTO '62 de Revell, en escala 1/12: grandísima y muy hermosa.



Vista superior de la F50, a la derecha, y la GTO en versión 1964, arriba.

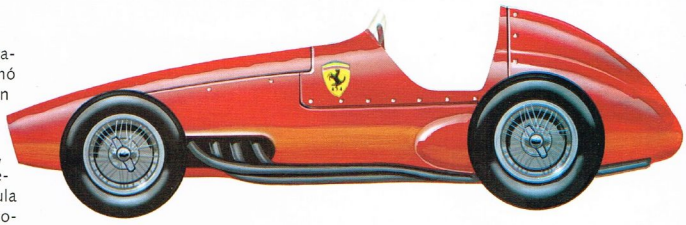
1953 375 AMERICA: PENSADA PARA LOS EE.UU.



Expuesta en el Salón de París de 1953 y destinada al mercado estadounidense, esta coupé de paso largo (2,8 metros) se produjo en 10 unidades carrozadas por Pinin Farina, que difieren del modelo parisino por la luneta panorámica y las aletas de la cola. En 1955 Pinin Farina realizó una nueva versión coupé, con techo transparente, mientras que Vignale y Michelotti propusieron dos cabriolets. Vignale realizó otra coupé.

Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 84 x 68 mm, 4522,94 cm³, block en aleación liviana, compresión 8,4:1
Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 DCZ/3
Potencia:	300 CV a 6500 rpm
Cuerpo vehículo:	monoblock de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. con puente rígido
Tracción:	trasera, cambio de 4 velocidades + MA
Frenos:	tambores
Peso:	1150 kilos
Velocidad máxima:	250 Km/h

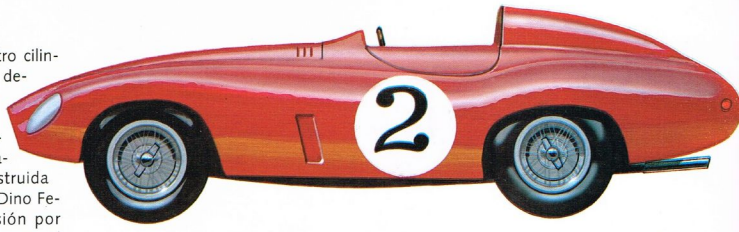
1954 625 F1: CUATRO CILINDROS GANADORES



Nacida en función del nuevo reglamento de Fórmula 1 de 1954, ganó el GP de Inglaterra con Froilán González y una serie de carreras no válidas para el Mundial (Buenos Aires, Rouen, Caen, Siracusa, Bordeaux, Silverstone y Bari). Derivada de la 4 cilindros de Fórmula 2, la 625 fue actualizada en el motor y en el chasis. También se renovaron las suspensiones, con resortes helicoidales delanteros y elástico trasero por encima de la caja del puente.

Motor:	4 cilindros en línea, delantero longitudinal, 94 x 90 mm, 2498,32 cm³, block de aleación liviana, camisas de los cilindros de acero, compresión 13:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	2 carburadores Weber 50 DCO
Potencia:	250 CV a 7200 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente De Dion
Tracción:	trasera; cambio de 4 velocidades + MA
Frenos:	tambores
Peso:	600 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de transmisión

1954 750 MONZA: REINA DEL TOURIST TROPHY



Sport equipado con un cuatro cilindros derivado de la 555 F1, debutó en el Gran Premio Supercortemaggiore de Monza 1954. Dos carrocerías realizadas: una barchetta, firmada Pinin Farina, y una construida por Scaglietti con diseño de Dino Ferrari, manejada en la ocasión por Froilán González. Se impuso en el Tourist Trophy con Hawthorn y Maglioli. En 1955 fue equipada con una caja de cuatro marchas, como la 500 Mondial.

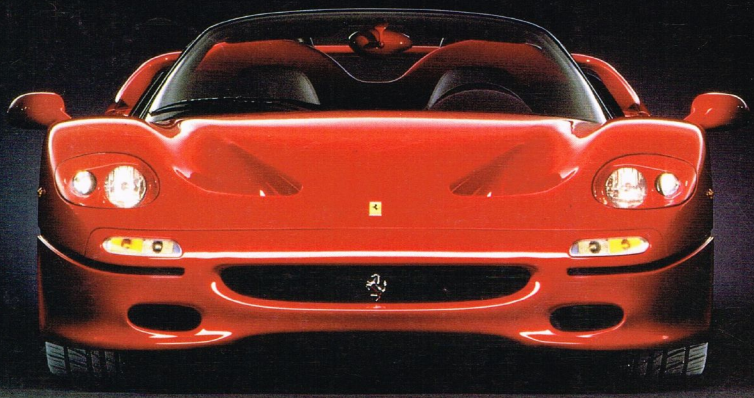
Motor:	4 cilindros en línea, delantero longitudinal, 103 x 90 mm, 2999,62 cm³, block de aleación liviana, compresión 9,2:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	2 carburadores Weber 58 DCO A/3
Potencia:	250 CV a 6000 rpm
Cuerpo vehículo:	monobloque de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente De Dion
Tracción:	trasera; cambio de 5 velocidades (4 desde 1955) + MA
Frenos:	tambores
Peso:	760 kilos
Velocidad máxima:	265 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Ivan Capelli en el Gran Premio de Alemania de 1992.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño



En el próximo número:

512, la primera F1
con el 12 cilindros "boxer"

340 MM, la Sport
que ganó todo en 1953

Niki Lauda, el campeón
de la sangre fría

Mondial 8, la "dos más dos"
para los años 80